

判例評釈

〔海事判例研究〕

早稲田大学海法研究所・判例研究会〔第10回〕

定期傭船料の将来債権譲渡担保と傭船者の承諾

（大阪地裁平成23年8月31日判決、平成21年（ワ）第12266号請求異議等本訴請求事件、平成21年（ワ）第15992号用船料支払反訴請求事件、平成21年（ワ）第12266号損害賠償反訴請求事件、海事法研究会誌216号47頁）

清 水 恵 介

判示事項

X（第三債務者）及びN（債務者）は、Y（債権者）の債権回収の目的を認識できた（N・X間の傭船契約は、Y（債権者）が債権回収を図ったことを契機として締結されたものである。）と推認できるが、他方、Y（債権者）は、その主張する合意（乗組員を解雇し、いつでも運航させることができる状態にない場合にも、かつ、実際に運航させなかったとしても、所定の期間が経過することにより、傭船料債権が発生するとの特別の合意）を明文化する機会があったというべきであって、その明文がないことによる不利益はY（債権者）が負うといわざるを得ない。

I 事実の概要

Y（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構〔略称：鉄道・運輸機構〕。当時は、船舶整備公団）、N（南陽汽船）及びO（オーエスケー海運）は、平成6年1月20日、貨物船共有契約を締結した。この契約は、次のような内容を定めていた。

（ア） Yの持分1000分の791、Nの持分1000分の102、Oの持分1000分の107の割合とすること（第2条）

（イ） えりも丸を平成6年1月20日11時から14年間共有すること（第1条の3）

（ウ） Nが、えりも丸の船舶管理人となり、自ら運航し、又はYの承認した他の海上貨物運送事業者に貸し渡すこと（第4条、第1条）

(エ) N が船舶使用料を Y に支払うこと (第 9 条、第 1 条)

(オ) N がこの契約に違反したときは、Y は、N 及び O の持分を買い取る、N 及び O に代わって、その持分を他の海上貨物運送事業者等に譲渡すること等ができること (第 16 条)

O は、平成 14 年 7 月 30 日、破産手続開始決定を受け、平成 15 年 12 月 25 日、N が、前記 1 の O の持分を承継し、Y はこれを承諾した。

平成 14 年 9 月 25 日、N と X (不二海運) とは、えりも丸について、期間を同日から 3 年間、備船料を別途協定によるものと定めて、内航定期備船契約を締結した。

N は、Y に対する船舶使用料の支払を遅滞し、前記 1 (オ) の約定によりえりも丸の持分を失う可能性が生じたことから、X に救済を求めた。

X は、これに応じ、N を救済する目的で、平成 17 年 3 月 31 日、えりも丸について、期間を同年 4 月 1 日から平成 26 年 9 月 30 日までとし、備船料 (基本備船料債権にかかる備船料) を別途協定により定める趣旨の内航定期備船契約 (本件備船契約) を締結した。

本件備船契約は、社団法人日本海運集会所書式制定委員会が制定した内航定期備船契約書の書式を用いた契約書によるものであり、備船期間を 9 年 6 か月と定めるほか (同契約にかかる契約書 1 頁④、⑦)、次のとおり定めている。

特約条項 2 その他一般商慣習に依る

第 1 条【堪航能力】 船主は、本船が船体堅牢強固、機関完全で、相当の附属品及び設備と適当の船員とを備え安全に航海ができることを保証し、本契約期間中表記の状態を保持しなければならない。

第 10 条【船長その他の船員】 船主は、船長その他の船員にできるだけ迅速に航海をさせ、また本船の航海、積荷その他必要な事項に関し、備船者の業務を極力援助させなければならない。(1 項)

第 12 条【オフハイヤー】 船体・汽機・汽罐の掃除又は破損、衝突、座洲、座礁、火災、検査、入渠、修繕、船員の雇入雇止手続、船員のストライキその他本船の事故により時間の損失が生じたときは、本船が原状に復し再び業務につくまでに費した時間並びに前記事由により生じた離路及び航海距離の延長に費やした時間に対する備船料並びに燃料及び罐水は、船主の負担とする。但し、その時間が 1 回 12 時間未満であるときは、この限りでない。この場合といえども、船主は、第 10 条第 1 項の趣旨に基づきできるだけ時間の損失を防止するよう努めなければならない。(1 項)

第 15 条【長期オフハイヤーによる解除】 第 12 条の事由によるオフハイヤー時間が引き続き残存備船期間の 3 分の 1 を超えたときは、備船者は、本契約を無償解除することができる。この場合、備船者は、表記の期間内に解除するか否かを船主に通知しなければならない。

XとNとは、平成17年3月31日、基本備船料債権の額を月額330万円を下回らない金額とする旨の記載のある同日付の「協定書」と題する書面に調印した。

X、Y、N及びK（N代表者）は、平成17年4月1日、えりも丸の用船料の支払等に関して、要旨次の内容の記載のある同日付の「船舶使用料等の支払に関する合意書」と題する書面に調印した（本件用船料支払合意）。

- （ア） Xは、平成17年4月1日から平成26年9月30日まで、本件備船契約に基づいて、えりも丸を使用する（1条1項前段）。
 - （イ） XとNとが、本件備船契約の内容を変更するときは、事前にYの書面による承諾を得る。ただし、用船料を増額するときはこの限りではない（1条2項）。
 - （ウ） Nは、Yに対し、基本備船料債権を基本として将来具体的に発生する平成17年4月1日から平成26年9月30日までの114か月間分（月額330万円）の用船料債権（本件用船料債権）を譲渡する（1条1項後段、3条）。
 - （エ） Xは、本件用船料債権の支払として月額330万円を、平成17年5月10日を第1回の支払日とし、その後平成26年10月25日までの間、毎月25日までに、Y名義の銀行口座に振り込んで支払う（4条）。
- 本件用船料支払合意は、以上のほか、次の趣旨を定めている。

第2条（使用料及び未払使用料等） Y及びNは、NがYに対し、平成17年3月25日現在、共有契約第9条及び第10条に基づきNがYに対して支払うべき使用料のうち未払使用料2億2364万1708円及び同契約第12条に基づく延滞金1億3807万9800円、及び平成17年4月分以降の共有契約に基づく使用料並びに譲渡代金の支払債務（合計1億5334万9387円）が存在することを確認する。

加えて、平成17年4月以降の支払によって生じる共有契約第12条に基づく延滞金支払債務が存在することを確認する。

第3条（用船料債権の一部譲渡） Nは、前条で確認された未払債務（前条の未払使用料2億2364万1708円及び同契約第12条に基づく延滞金1億3807万9800円の各債務をいう。）の支払を担保するために、平成17年4月1日から平成26年9月30日までの114か月間、本件用船料債権月額330万円をYに対して譲渡するものとし、Y、N及びXの間で、債権譲渡契約書を締結するものとする。

第6条（充当） Yは、第3条で譲り受けた本件用船料債権の支払をXから受けた場合、これを第3条所定の未払債務の支払に充当することができるものとし、その充当方法はYの裁量によって決するものとする。

本件用船料支払合意の第3条の定めに従い、X、Y及びNの3者により、同条の債権譲渡契約に関する債権譲渡契約書として、Yを債権者、Xを債務者と

する横浜地方法務局所属公証人渡邊公進作成平成17年第182号債権譲渡契約公正証書（本件公正証書）が作成された。本件公正証書には次の記載がある。

（ア） N と X とは、両者が平成17年 3 月30日付で締結した本件備船契約に基づいて、N が X に対し、同年 4 月 1 日から平成26年 9 月30日までの114か月間、月額330万円の本件用船料債権を有することを確認する（第1条）。

N は、Y に対し、本件用船料債権を譲渡し、Y は、これを譲り受ける（第2条）。

（イ） X は、前記（ア）の債権譲渡を承諾する（第3条1項）。

（ウ） X は、Y に対し、前記（ア）の本件用船料債権の支払として本件船舶使用月の翌月の25日までに支払う（第3条2項）。

（エ） X は、Y に対する（ウ）の支払を履行しないときは、直ちに Y による強制執行に服する（第8条）。

X と N は、平成20年 4 月 1 日、基本備船料債権の月額を1140万円（ただし、基本備船料1112万円、通信費 3 万円、安全手当 5 万円、労務手当20万円の合計額）と定めることなどを内容とする「協定書」と題する書面に調印した。

平成20年秋の世界的な金融危機（いわゆるリーマン・ショック）以降、国内の鉄鋼需要は急激に減退し、鋼材輸送専門の内航運送業を営む X の輸送量も急激に減少した。これに伴って、X の荷役量も減少し、荷主から平成21年 2 月末でえりも丸を返船する意向が示され、他の荷役もない状態になった。

前記の海運市況に応じて、X は、N に対し、平成20年12月20日、平成21年 1 月からの本件備船料債権の月額を1064万円とすることを申し入れ、さらに、同年 1 月15日には、本件備船契約及び本件用船料支払合意に抵触しないよう、同年 2 月からの本件備船料債権の月額を700万円とすることを申し入れ、いずれもその頃、N と前記各申入れの金額とすることに合意した。N は、これらの事実を Y に報告した。

さらに、荷主からえりも丸が返船され、運賃収入がなくなることとなったことから、X は、平成21年 1 月31日頃、N に対し、運行状況によって増額することを附帯条項として、基本備船料債権の月額を Y に対して支払うべき金額と同額である330万円とするよう同月30日付の書面で申し込んだ。

これに対し、同年 2 月13日、N 社長 K は、Y から本件備船料債権の月額の減額に同意しないよう求められており、Y が N からの支払額の減額に応じないことから、基本備船料債権月額が330万円になると、Y がこれを全額取得し、乗組員の給与等の全額が N の損失になるため、えりも丸を係船させてもらいたい旨を X に申し入れた。

N は、平成21年 3 月 1 日、えりも丸を山口県柳井市所在の中村造船鉄工所に係

船し、同年2月28日から3月2日までの間にえりも丸の乗員6名全員を順次解雇した。

平成21年3月1日以降、Xは、Yに対する本件用船料債権に対する支払をしなくなった。

大阪地方裁判所は、平成21年8月5日、債権者をY、債務者をX、第三債務者を住友金属物流株式会社、月星海運株式会社、日鐵物流株式会社及びJFE物流株式会社として、請求債権を本件公正証書に表示された下記(ア)、差押債権を下記(イ)のとおりとする債権差押命令を発令した（当庁平成21年（ル）第4058号）。

(ア) 平成21年3月25日から同年7月25日までに支払期限の到来した本件用船料債権1650万円及び執行費用1万8600円

(イ) Xが前記各第三債務者に対して有する海上物品運送契約に基づく報酬債権にして、支払期の到来した順序で、支払期が同じ場合は金額の大きい順序で、それぞれ412万9650円に満つるまで

平成21年9月中旬頃、X、Y及びNは、同年10月から平成22年3月までの間、本件用船料債権に対する弁済としてXがYに対して支払うべき金額を月額100万円とすることに合意した。

XとNとは、平成21年9月30日、えりも丸について、基本備船料を平成17年3月31日付で協定した金額である月額330万円を下回らない金額とし、特別備船料を月額600万円、適用期間を同年10月1日から同年12月31日までの間と定めて、Xがえりも丸を使用することなどを内容とする「協定書」と題する書面に調印した。

平成21年12月18日、Yは、Xに対し、本件用船料支払合意で定めた本件用船料債権の月額を100万円とし、その余の額を免除するよう求める申入れをした。これに対し、Xは、同月24日、Y提案の内容による合意書の調印は拒絶するが、NとYとの合意があるものとして、Xは、Yに対して、月額100万円を支払う旨を表明した。

平成21年12月25日、XとNとは、平成22年1月1日から同年3月31日までの備船料について、平成21年9月30日に締結した協定書と同内容（基本備船料債権の額は1か月330万円を下回らない金額、備船料は1か月600万円）の同年12月25日付協定書に調印した。

平成22年2月、YとNとは、えりも丸を売却して債務を精算する旨を合意した。

平成22年3月18日、Nは、L（Long boom shipping CO., Ltd）との間で、えりも丸について、代金を7800万円、引渡時期を同月29日から同年4月30日の間の両者の協議による定める日と定めて、NがLに売却する旨の船舶売買契約を締結

した。

X は、平成22年 3 月31日24時00分をもって本件傭船契約を解約する旨の N から
の申入れに X が同意することを内容とする「定期傭船契約解約同意確認書」
と題する平成22年 3 月24日付けの書面を作成し、N に差し入れた。

平成22年 3 月31日、X は、N に対し、本件傭船契約が終了したことにより、
えりも丸を引き渡した。

N は、平成22年 4 月26日、L に対し、えりも丸を7800万円で売却した。

Y は、平成22年 4 月27日、X に対し、本件用船料支払合意を解除する旨の意
思表示をした。

平成22年 6 月11日、N は、山口地方裁判所に破産手続の開始を申し立て、同
月16日午後 5 時、破産手続開始決定を受けた（同庁平成22年（フ）第108号）。

そこで、X は、Y に対し、Y がした前記13の本件公正証書に基づく強制執行
の不許及びその強制執行が不法行為であることを主張して、損害賠償金160万円
及びこれに対する平成21年 8 月11日（不法行為の後の日）から支払済みまで民法
所定年 5 分の割合による遅延損害金の支払を求めて訴えを提起した（本訴）。

これに対し、Y は、X に対し、公正証書に記載された傭船契約等に基づく傭
船料660万円及びこれに対する商事法定利率 6 分の割合による遅延損害金（起算
日は、各弁済期の翌日）の支払を求め（反訴 1）、さらに、債務不履行に基づく損
害賠償金 1 億0815万6000円及びこれに対する商事法定利率年 6 分の割合による遅
延損害金（起算日は、反訴状送達の日翌日）の支払を求めた（反訴 2）。

II 判決要旨

本訴請求一部認容。反訴請求棄却。

「N から Y に譲渡された本件傭船料債権の一部である本件用船料債権につい
て、N が乗組員を解雇し、X がいつでもえりも丸を運航させることができる状
態にない場合にも、かつ、X が実際にえりも丸を運航させなかったとしても、
所定の期間が経過することにより、本件用船料債権が発生するものと定めたこと
を認めるに足りる証拠はない。」

「① Y は、えりも丸の建造資金を融資し、その回収のために、貨物船共有契約
において、N から船舶使用料の支払を受け、N 等の持分を譲渡することができる
旨を定め、② N と X は、社団法人日本海運集会所作成にかかる約款を利用し
て、9 年 6 か月間と異例に長い傭船期間を定めた本件傭船契約を締結し、併せ
て、傭船料について協定し、③ Y は、本件用船料債権（本件傭船契約に基づいて
将来発生する用船料債権の一部）を譲り受けることとし、④本件用船料支払合意に

において、譲り受けた本件用船料債権の支払を受けてNのYに対する未払債務に充当する仕組みを定めた上、⑤本件用船料支払合意の第3条において、『担保』目的であることを明示し、本件用船料債権の総額は、3億7620万円（330万/月×114か月）であり、同第2条においてNがYに対して確認した債務のうちの使用料相当額3億7699万1095円（2億2364万1708円と1億5334万9387円の合計額）に概ね相当する金額を定め、⑥平成21年1月に本件傭船料債権にかかる傭船料の月額を減額する申し入れをした際にも、Xは、傭船契約を解除したり、委託運航とするとの申し入れをしない旨を表明したというのである。以上を総合すると、経済的には、Yは、本件用船料債権を融資回収のために、本件用船料支払合意を行い、本件公正証書を作成し、NもXもそのことを理解していたことを推認することができる。

本件用船料支払合意も本件公正証書にかかる債権譲渡契約も、XとNとの間の本件傭船契約を前提とするものであり、本件傭船契約は特約として『その他一般商習慣による』と定めている上、本件傭船契約及び基本傭船料債権にかかる協定書には、傭船料の発生・消滅について、社団法人日本海運集会所作成の約款と異なる明文の定めがない以上、Yが譲り受けたXに対する本件用船料債権は、同約款が定めるものであるというべきである。したがって、Yの主張する用船料債権発生に関する合意があったと認めることはできない。なお、……本件傭船契約、本件用船料支払合意及び本件公正証書にかかる債権譲渡契約は、X、Y及びNの三者が、事実上一連一体のものとして、順次締結したものであることもうかがわれる。このことから、X及びNは、Yの債権回収の目的を認識できた（本件傭船契約は、Yが債権回収を図ったことを契機として締結されたものである。）と推認できるが、他方、Yは、その主張する合意を明文化する機会があったというべきであって、その明文がないことによる不利益はYが負うといわざるを得ない。念のため付言すると、仮に典型的な傭船契約がXが主張するようなものであったとしても、当事者は、交渉により、契約内容を自由に定めることができるのであり、本件においては、そのような特別の合意を認めるに足る証拠がないというにすぎない（Xの主張はそのような趣旨であると解する。）。」

「XとNが、本件傭船契約上のえりも丸を運航に供すべき義務が履行不能になることをそれぞれ予見することができたとしても、前記履行不能について、XとNの各責任のいずれが大きいかとも言い難く、この意味において、本件傭船契約における一方の債務が各当事者（X及びN）の責めに帰することのできない事由により履行が不能になったと認めるのが相当である。」

「よって、本訴請求中、強制執行の不許を求める部分には理由があるから、これを認容し、その余の本訴損害賠償請求部分及び各反訴請求には理由がないか

ら、これらをいずれも棄却する」。

Ⅲ 評 釈

判旨の結論に賛成であるが、理由付けには反対である。

1 はじめに

本判決は、Y の申立てに基づく債権への強制執行に対し、その不許等を X が求める請求異議等の本訴請求の可否と、逆に Y が X に対して、未払傭船料と債務不履行に基づく損害賠償金の支払を求める反訴請求の可否とが争われた事件に関するものであり、本件用船料支払合意における X の債務不履行の有無等が争点とされたものの、法理論的な関心を引き起こす争点としては、表題のとおり、定期傭船料の将来債権譲渡担保にあたって、譲渡債権である傭船料債権⁽²⁾の債務者である傭船者が行った承諾が、いかなる法的意義を有するものとして評価されるかであると思われるため、以下では、この理論的問題点を主に検討するものの(後記 2)、本評釈では、これと併せて、鉄道・運輸機構(本件の Y)の共有建造事業に基づく船舶共有における債権担保のあり方(実務的問題点)についても検討を加えることとしたい(後記 3)。

2 定期傭船料の将来債権譲渡担保と傭船者の承諾——理論的問題点

(1) 序 論

定期傭船契約に基づき、将来にわたって順次発生する傭船料債権をあらかじめ債権担保の目的で譲渡することの原則的な有効性については、今日もはや疑われることがなくなっている。将来債権の譲渡担保を含めた将来債権の譲渡自体が判例⁽³⁾によって原則有効とされ、かかる譲渡についての事前かつ一括の対抗要件具備も認められているほか、平成10年における債権譲渡登記制度の創設、さらには、来る債権法改正における将来債権譲渡の明文規定の創設⁽⁴⁾など、将来債権が担保目的財産としての適格性を有することを前提とした基盤整備が進められている。

本件もまた、こうした状況の下、将来発生する定期傭船料債権の114ヶ月(9年6ヶ月)分を担保目的で譲渡した事例となっているが、本評釈では、このような将来債権の譲渡担保契約において、第三債務者である傭船者の承諾がとられている点に着目し、その理論的問題点につき、担保法研究者としての立場から考察を加えることとしたい。

（２） 債権譲渡担保の基本的特徴——人的担保（保証）との対比から

本件では、YのNに対する船舶使用料債権を被担保債権として、NのXに対する将来の定期傭船料債権を譲渡担保に供している。このような債権譲渡担保は、担保権者であるYにとっては、債務者Nの無資力リスクを、第三債務者Xにも請求することができるようにすることで分散する仕組みであり、この点だけをみるならば、いわば第三者の資力に依存する担保の一種として、保証に代表される人的担保の仕組みと共通するものといえる。

もともと、債権譲渡担保は、保証とは異なり、担保設定にあたって第三債務者（保証の場合は保証人）の同意を要件としない。第三債務者に対して債権を有する担保設定者（債権譲渡人）と担保権者（債権譲受人）との二当事者間契約のみでの担保設定が可能であり、第三債務者の承諾は、あくまで担保設定の對抗要件（民法467条）の1つにすぎない。しかも、譲渡人からの譲渡通知によって承諾に代えることができるため、第三債務者の承諾なしに担保設定を完結させることが可能な仕組みとなっている。それゆえ、担保設定の要件面についてみれば、保証よりも債権譲渡担保の方が緩やかであり、担保権者にとっては有利に作用する。

しかしながら、他方で、本件のように、第三債務者から債務負担の確約がとれるケースにおいては、むしろ保証のような人的担保の仕組みの方が担保権者にとって有利に作用するものと考えられる。なぜなら、債権譲渡担保においては、第三債務者からの債権回収にあたって、譲渡債権の発生原因となる法律関係が有効に成立しており、かつ、当該譲渡債権につき何らの抗弁も付着していないことが条件となるため、この点においては、保証の方が、かかる条件による影響を回避できる分だけ、担保権者にとって有利に作用するはずだからである。

（３） 異議をとどめない承諾の位置づけ

このように債権譲渡担保と保証とを対比させた場合、両者の典型例の中間に位置づけられると思われるのが、債権譲渡における債務者の異議をとどめない承諾の制度（民法468条1項）が適用される場面である。これは、債権をその同一性を維持しながら譲受人に移転させる結果、当該債権についての債務者の抗弁は譲受人にも承継されるとの債権譲渡の原則（同条2項）に対する例外として、抗弁の切斷を基礎づける事由として説かれるものである。

すなわち、異議をとどめない承諾によって債務者の抗弁が切斷される限度では、当該債務者が債権の譲受人との間で直接保証⁽⁵⁾契約を締結したのに近い法律関係が創出されることとなる。ただし、判例の立場によれば、抗弁事由の存在につき譲受人が善意かつ無過失であることが切斷の条件とされ、常に抗弁が切斷されるとは限られないこと⁽⁶⁾から、これは、債権譲渡担保と保証との中間形態として位⁽⁷⁾

置つけられる。

もっとも、この異議をとどめない承諾の制度に対しては、「債権が譲渡されたことを認識した旨を債務者が通知しただけで抗弁の喪失という債務者にとって予期しない効果が生じるのは債務者の保護の観点から妥当でない⁽⁸⁾」などの批判的な評価がなされており、今般の債権法改正により、制度の廃止が予定されている。制度の廃止後も、債務者がその意思表示により抗弁を放棄することは自由であると解されるが、かかる抗弁放棄の意思表示は、保証契約における保証債務負担の意思表示により接近することとなるため、その事実認定にはいっそうの慎重さが求められることとなろう。

(4) 将来債権譲渡における債権不発生の抗弁とその切断の可否

以上は、一般の債権譲渡や債権譲渡担保に関する考察であるが、本件のように、定期傭船契約などといった基礎的な契約関係から定期的に生ずる将来債権を譲渡した場合において、当該契約関係が終了したことで将来債権が発生しなくなったことによる債務者の抗弁（債権不発生⁽⁹⁾の抗弁）を切断できるかについては、別途検討を要するものと思われる。

この点、個別具体的な債権ごとの抗弁については、現行法下における異議をとどめない承諾か、あるいは抗弁放棄の意思表示により、抗弁切断の効果を付与することはもとより可能と解されるものの、個別具体的な債権を発生させる母体となる基礎的な契約関係につき終了原因を生じたにもかかわらず、それとは無関係になお将来債権を発生させ、債務者に債務の負担を課し続けるといった形での抗弁の切断を認めてよいものであろうか。

この場合、抗弁を切断することによる債務者の不利益が著しく過大となり得る点に鑑みるならば、少なくとも現行法下の異議をとどめない承諾の制度による抗弁切断は、個別具体的な債権についてのみ認められ、基礎的契約関係の終了による債権不発生⁽⁹⁾の抗弁には当然に及ばないものと解すべきであろう。

この問題に関する直接の判例はみられないものの、建物賃貸借契約の終了前に将来の賃料債権を差し押さえた賃貸人の債権者が当該建物の譲渡による賃貸借契約の終了後に賃料を取り立てることの可否が争われた事例において、最高裁は、「賃貸人と賃借人との人的関係、当該建物を譲渡するに至った経緯及び態様その他の諸般の事情に照らして、賃借人において賃料債権が発生しないことを主張することが信義則上許されないなどの特段の事情がない限り」、取立ては認められないと判示している。このことは、裏を返せば、当該「特段の事情」がある場合には、債権発生⁽⁹⁾の基礎となる契約関係（賃貸借）が終了してもなお、債権の取立てが認められることを意味する。

そして、この論理は、ある基礎的な契約関係から生じる将来債権を対象とした譲渡担保（あるいは債権質）にも当てはめることができよう。⁽¹⁰⁾ 上記最高裁判例は、賃貸人が賃借人に賃貸建物を譲渡した結果、混同（民法520条本文）を生じて賃貸借契約が終了したとの特殊な事案であったが、債務不履行解除その他の事由によって契約が終了したような場合であっても、「特段の事情」次第では、終了後もなお債権の発生を妨げないと解する余地がある。

しかも、債権譲渡担保について言えば、担保契約の設定者である債権の譲渡人につき、いわゆる担保価値維持義務が課されるものと解されるため、当該譲渡人は、基礎的契約関係を存続させて将来債権の発生を確保することで、その担保価値を維持する義務を負うものといえる。その分だけ、「特段の事情」が認められるケースが多くなると考えられる。これに加え、本件のように、譲渡債権の債務者（第三債務者）の承諾をも伴っている場合には、当該債務者にも担保価値維持義務が課されると解する余地があるため、よりいっそう「特段の事情」が認められ易くなるとはいえよう。

（５） 本件傭船者の承諾の法的評価

以上の一般論を前提に、本件将来債権譲渡担保契約における傭船者の承諾について考察する。

この点、本件の傭船者であったXは、傭船料債権の譲渡担保契約にあたって承諾をしており、その承諾に何らの留保も付していないことからすると、これは債権譲渡における債務者の異議をとどめない承諾にあたるものと一応評価できる。

しかし、前述のとおり、このことから、傭船料債権発生の基礎となる傭船契約が解除によって終了したことで、将来発生するはずであった傭船料債権が発生しなくなったことによる傭船者の抗弁（債権不発生の抗弁）が当然に切断され、いわば当該船舶の堪航能力とは無因的に債権が発生するものとは解し難いであろう。

また、債権の不発生を主張することが信義則上許されない「特段の事情」についても、本件傭船契約の解除が、いわゆるリーマン・ショック以降の不可抗力的な荷役量の減少という海運市況に由来する点に鑑みるならば、信義則に照らして「特段の事情」があるとまでは言い難いように思われる。

したがって、本件における傭船者の承諾は、法的には将来債権譲渡担保の債務者對抗要件としての意義を有するにとどまり、債権不発生の抗弁を切断する効果までは有しないものと解されよう。この点において、本判決の結論は妥当と思われる。

もっとも、本判決が当該結論を導いた理由として強調する、特別の合意を明文化する機会が債権者にあったとの点については、果してそのような合意に備船者が応じる余地があったかは疑しく、理由として説得力に乏しいものとする。

3 船舶共有建造事業における債権担保のあり方——実務的問題点

(1) 序 論——船舶共有建造事業について

つぎに、本件事案のペースともなっている船舶共有建造事業における債権担保のあり方についても考察を加えたい。

船舶共有建造事業とは、低利・長期資金の供給及び技術支援を通じて、政策課題に対応した国内旅客船や国内貨物船の建造を促進すべく、独立行政法人である鉄道・運輸機構が、海上運送事業者と費用を分担して船舶を建造するというもので（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法13条1項7号参照）、建造された船舶は、当該費用を回収するまでは鉄道・運輸機構と当該海上運送事業者との共有になることから、このように呼称される。

(2) 鉄道・運輸機構による船舶共有の担保法的評価

この事業を利用するメリットの1つとして、担保が不要である点が強調されている。また、他方で、現在のパンフレットによれば、それは原則であり、また、保証人はなお必要とされていることから⁽¹²⁾、ここに原則不要とされる「担保」とは、物的担保を指すものと解される。

これは、この場合の船舶共有が、組合的な共同事業形態としての狭義の船舶共有（商法693条～702条）ではなく、非典型担保としての所有権留保やファイナンス・リースに似た、一種のファイナンス手法としての共有（広義の船舶共有⁽¹³⁾）であって、それ自体が物的担保としての意義を有することから、それ以上の物的担保は不要とする趣旨とみられる。

(3) 将来債権譲渡担保から保証へ？

そうであるならば、実質的な融資者である鉄道・運輸機構が、その出資割合に応じて担保的意義を有する共有持分を保有するものである以上、さらに追加すべき担保目的財産として将来の定期備船料債権を譲渡担保に供させることの意義は、おそらく、通常業務におけるキャッシュ・フローからの定期的な債権回収をはかるとともに、担保が有する「管理機能」、すなわち、いわゆるモニタリング・コスト⁽¹⁴⁾の削減など、「担保が債務者や他の債権者等に対して何らかの影響を及ぼす機能」を期待するといったものにとどまり、かかる意義を超えて、備船契約が解除されたことによる備船料債権不発生⁽¹⁴⁾のリスクをもカバーすることまで、

当該譲渡担保に担わせることを予定するものではないといえよう。

しかしながら、現在の船舶共有建造事業の運用上は、当該事業によって建造された貨物船については、「積荷保証書」なるものを差し入れさせるとともに、傭船者に対しても、「用船保証書」なるものを差し入れさせているようである⁽¹⁵⁾。この後者の「用船保証書」などは、先の考察にみたとおり、担保権者である鉄道・運輸機構にとっては、第三債務者の抗弁が制限される分だけ、傭船料債権の譲渡担保以上に有利な作用をもたらすこととなる反面、保証人となる傭船者にとっては、債権不発生⁽¹⁵⁾の抗弁すら排斥されかねない点において、過酷な債務負担となり得る点に問題があるように思われる。

（４） 傭船者の保証の法的評価

とりわけ、本判決を受けての実務動向として、鉄道・運輸機構側に有利な傭船者の「保証」を重視する傾向を生ずることが懸念される。

しかし、この場合の保証が民法上の典型的な保証と同一のものかについては、なお検討の余地があるように思われる。なぜなら、当該傭船者の保証債務は、債務者（本件のN）が機構に対して負担する使用料債務を保証するという内容ではあるものの、通常は、当該傭船者が当該債務者に対して負担する定期傭船料の一部が使用料として設定されるにすぎず、当該使用料と当該定期傭船料とで二重に債務を負担する趣旨ではないがゆえに、当該定期傭船料が不発生となった場合に、当該使用料の支払につき保証債務を負担するいわれはないはずだからである。少なくとも、本件のように、将来の傭船料債権についての譲渡担保契約につき、傭船者が承諾を付与したケース以上の負担を課すべきではないように思われる。

４ おわりに

以上にみたとおり、本判決が示す問題は、将来債権譲渡担保における第三債務者の承諾が、保証債務負担の意思表示との対比においていかなる法的意義を有するのかといった形で、担保法学一般の問題として提起し得るものであるとともに、一種のファイナンス手法としての船舶共有における担保徴求のあり方にも示唆を与える、実務的な問題としても提起することができる。かかる船舶共有そのものの担保法的な捉え方も含めて、本判決を契機とした議論の喚起を期待したい。

（１） 本判決を簡単に紹介するものとして、水野信次「判批・担保目的の定期傭船契約に基づく定期傭船料債権譲渡」銀法761号68頁（2013年8月）・770号89頁（2014年3月）がある。

- (2) 本判決上、基本“傭船”料債権とそこから生ずる具体的な“用船”料債権とを用字の違いとともに区別するものの、本評釈上は、用字を特に区別せずに“傭船”料債権とのみ表記することとする。
- (3) 最三小判平成11年1月29日民集53巻1号151頁。医師が社会保険診療報酬支払基金から将来8年3ヶ月の間に支払を受けるべき各月の診療報酬債権の一部を目的として締結された債権譲渡契約の有効性を認めた。「もっとも、契約締結時における譲渡人の資産状況、右当時における譲渡人の営業等の推移に関する見込み、契約内容、契約が締結された経緯等を総合的に考慮し、将来の一定期間内に発生すべき債権を目的とする債権譲渡契約について、右期間の長さ等の契約内容が譲渡人の営業活動等に対して社会通念に照らし相当とされる範囲を著しく逸脱する制限を加え、又は他の債権者に不当な不利益を与えるものであると見られるなどの特段の事情の認められる場合には、右契約は公序良俗に反するなどとして、その効力の全部又は一部が否定されることがある」とも判示し、無制限にその有効性を肯定するものでもない。
- (4) 民法改正案466条の6。
- (5) 判例上は明言しないものの、学説上のいわゆる公信力説と呼ばれる立場である。
- (6) 近時の判例である最二小判平成27年6月1日民集69巻4号672頁は、譲受人が善意であっても過失がある場合にはなお抗弁の対抗が可能であることを明らかにしている。
- (7) また、最三小判平成9年11月11日民集51巻10号4077頁は、債務者の異議をとめない承諾によっても、賭博の勝ち負けによって生じた債権の発生に係る契約の公序良俗違反による無効主張の抗弁は切斷されない旨判示している。
- (8) 潮見佳男『民法（債権関係）改正法案の概要』143頁（金融財政事情研究会、2015年8月）。
- (9) 最三小判平成24年9月4日判タ1384号122頁。
- (10) 小粥太郎「判批」ジュリ1453号80頁（2013年4月）参照。
- (11) 最一小判平成18年12月21日民集60巻10号3964頁が、敷金返還請求権上の質権設定者にかかる義務を認めて以来、この点の理論的考察が深められてきている。例えば、白石大「担保設定者の権限と義務」法教416号68頁以下（2015年5月）、拙稿「担保価値維持義務について」月刊民事法情報250号20頁（2007年7月）参照。
- (12) 鉄道・運輸機構ホームページ（<http://www.jr-tt.go.jp/02Business/Vessel/vessel-index.html>）からダウンロード可能な「船舶共有建造制度のご案内」と題するパンフレット3・4頁参照。
- (13) 船舶共有者に関する広義と狭義の区別につき、中村眞澄＝箱井崇史『海商法〔第2版〕』73頁（成文堂、2013年4月）参照。
- (14) 前田庸（座長）＝井上聡＝内田貴＝沖野眞巳＝神作裕之＝神田秀樹＝倉澤資成＝小塚荘一郎＝瀬下博之＝早川吉尚＝樋口範雄＝松下淳一＝森田修＝森田宏樹『「債権管理と担保管理を巡る法律問題研究会」報告書―担保の機能再論』10頁以下（日本銀行金融研究所、2008年8月）参照。担保の機能を分解（アンバンドリング）して、「優先弁済確保機能」、「倒産隔離機能」及び「管理機能」という3つの機能に分け、それぞれについて分析を加える内容となっている。
- (15) 前掲（注12）鉄道・運輸機構ホームページ参照。